

国内外における税制全体のグリーン化の 現状等について

— 目次 —

1. 我が国における税制全体のグリーン化の現状・・・・・・・・2
2. 諸外国における税制全体のグリーン化の現状・・・・・・・・9
3. 我が国における環境政策について・・・・・・・・18
4. 税制全体のグリーン化に関連する指摘・・・・・・・・23
5. 参考資料・・・・・・・・31

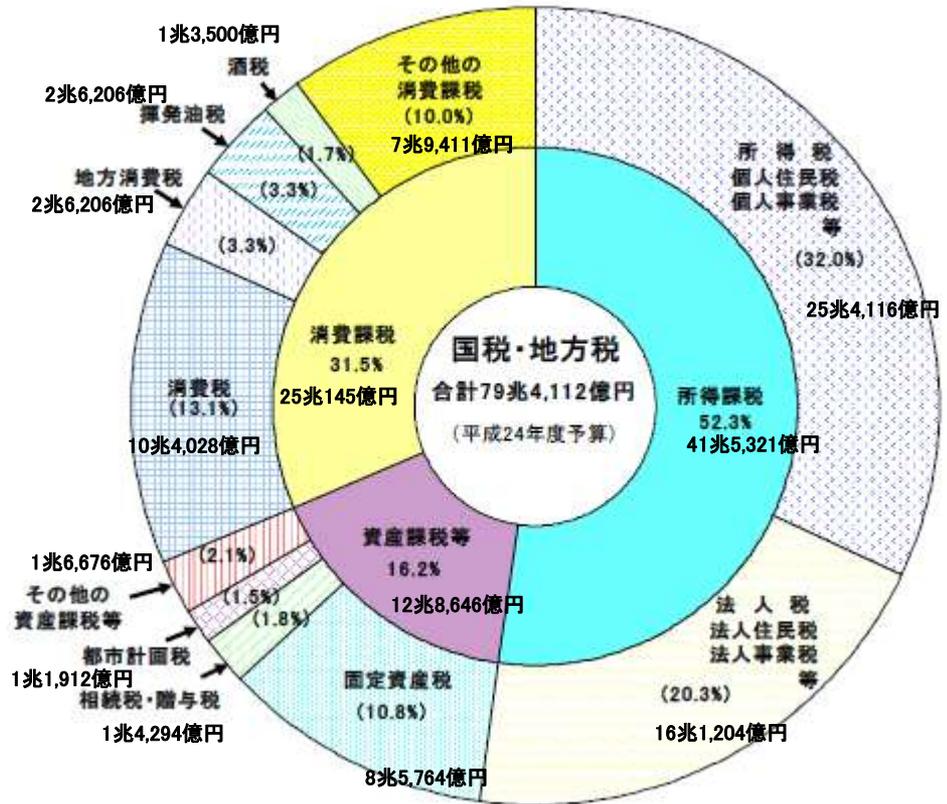
1. 我が国における税制全体のグリーン化の現状

我が国の税制の概要

国税・地方税の税目

	国 税	地 方 税		国 税	地 方 税
所得課税	所得税 法人税 地方法人特別税	個人住民税 個人事業税 法人住民税 法人事業税 道府県民税利子割 道府県民税酒配当割 道府県民税株式等譲渡所得割	消費課税	消費税 酒税 たばこ税 たばこ特別税 揮発油税 地方揮発油税 石油ガス税 自動車重量税 航空機燃料税 石油石炭税 電源開発促進税 関税 とん税 特別とん税	地方消費税 地方たばこ税 軽油引取税 自動車取得税 ゴルフ場利用税 入湯税 自動車税 軽自動車税 鉱産税 狩猟税 鉱区税
資産課税等	相続税・贈与税 登録免許税 印紙税	不動産取得税 固定資産税 都市計画税 事業所税 特別土地保有税 等			

国税・地方税の内訳



(出典)財務省

我が国の環境関連税制

税目 (課税主体)	課税対象	税率	税収 (24年度予算)	使途
揮発油税 (国)	揮発油 製造場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	48.6円/l (本則：24.3円/l)	26,110億円	一般財源
地方揮発油税 (国)		5.2円/l (本則：4.4円/l)	2,793億円	一般財源 (都道府県、指定市及び市町村の一般財源として全額譲与)
石油ガス税 (国)	自動車用石油ガス 充てん場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	17.5円/kg	220億円	一般財源 (税収の1/2は都道府県及び指定市の一般財源として譲与)
軽油引取税 (都道府県)	軽油 特約業者又は元売業者からの引取りで当該引取りに係る軽油の現実の納入を伴うもの	32.1円/l (本則：15.0円/l)	8,902億円	一般財源
航空機燃料税 (国)	航空機燃料 航空機に積み込まれるもの	18.0円/l ※H26.3までの特例税率 (本則：26.0円/l)	566億円	空港整備等(税収の2/9は空港関係市町村及び空港関係都道府県の空港対策費として譲与)
石油石炭税 (国)	原油・石油製品、ガス状炭化水素、石炭 採取場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	・原油、石油製品 2,040円/kl ・LPG、LNG等 1,080円/t ・石炭 700円/t	5,460億円	燃料安定供給対策 〔石油、可燃性天然ガス及び石炭の安定的かつ低廉な供給の確保を図るための、石油及び天然ガス等の開発、備蓄などの措置〕 エネルギー需給構造高度化対策
地球温暖化対策のための課税の特例	CO ₂ 排出量に応じた税率を上乗せ ※H24.10から施行。3年半かけて税率を段階的に引上げ	・原油、石油製品 760円/kl ・LPG、LNG等 780円/t ・石炭 670円/t	391億円	〔内外の経済的社会的環境に応じた安定的かつ適切なエネルギーの需給構造の構築を図るための、省エネルギー・新エネルギー対策等の措置及びエネルギー起源CO ₂ 排出抑制対策などの措置〕
電源開発促進税 (国)	販売電気 一般電気事業者が販売するもの	375円/1000kwh	3,290億円	電源立地対策 〔発電用施設周辺地域整備法の規定に基づく交付金の交付及び発電用施設の周辺の地域における安全対策のための財政上の措置その他の発電の用に供する施設の設置及び運転の円滑化に資するための財政上の措置〕 電源利用対策 〔発電用施設の利用の促進及び安全の確保並びに発電用施設による電気の供給の円滑化を図るための財政上の措置〕

計 47,341億円

自動車重量税 (国)	自動車 自動車検査証の交付等を受ける検査自動車及び車両番号の指定を受ける届出軽自動車	〔例〕乗用車 車両重量0.5t・1年につき ・自家用 4,100円 ・営業用 2,600円 (本則：いずれも2,500円)	7,032億円	一般財源 (税収の407/1000は、市町村の一般財源として譲与) 税収の一部を公害健康被害の補償費用として交付
自動車税 (都道府県)	自動車 4月1日に所有する乗用車、トラック等	〔例〕乗用車・自家用 総排気量1.5～2ℓ 39,500円/年	15,677億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	軽自動車等 4月1日に所有する軽自動車、原動機付自転車等	〔例〕軽乗用車・自家用 7,200円/年	1,810億円	一般財源
自動車取得税 (都道府県)	自動車 取得する自動車	・自家用 取得価額の5% ・営業用・軽自動車 " の3% (本則：いずれも3%)	2,068億円	一般財源

計 26,587億円

環境関連の主な現行の税制措置

持続可能な社会

◇廃棄物の適正処理

- ・廃棄物処理施設に対する事業所税の非課税・軽減（課税標準の特例）
- ・ごみ処理施設や一般廃棄物最終処分場に係る固定資産税の軽減（課税標準の特例）
- ・廃棄物処理事業に使用する軽油に係る軽油引取税の免除 等

◇生物多様性の保全

- ・国立公園等に係る固定資産税の非課税
- ・国立公園等の区域内の土地を譲渡する場合の特例（譲渡所得の特別控除）
- ・国立公園特別保護地区等に存する土地を相続した場合における相続税の特例措置（物納劣後財産に該当しないものとみなす措置） 等

循環型社会

自然共生型社会

◇地球温暖化対策のための税

- ・石油石炭税の税率の特例（CO2排出量に応じた税率の上乗せ）

◇再生可能エネルギー促進

- ・再生可能エネルギー発電設備に係る固定資産税の軽減（課税標準の特例）

- ・省エネリフォームをした住宅に係る固定資産税の軽減（課税標準の特例）

◇車体課税のグリーン化

- ・環境性能に優れた自動車に係る
 - ・自動車重量税の見直し・エコカー減税
 - ・自動車取得税の軽減（エコカー減税）
 - ・自動車税のグリーン化特例（軽課・重課）

◇省エネ住宅等

- ・特定認定長期優良住宅に係る不動産取得税・固定資産税等の軽減（課税標準の特例等）

◇環境関連投資促進税制

- ・環境関連投資に係る投資型減税（法人税の特別償却等）

◇バイオ燃料

- ・バイオエタノール混合ガソリンに係る揮発油税等の特例（混和分の控除） 等

低炭素社会

◇低公害型社会の実現

- ・公害防止施設に係る事業所税の軽減（課税標準の特例）
- ・公害防止施設に係る固定資産税の軽減（課税標準の特例）

安全が確保される社会

◇東日本大震災からの復旧・復興

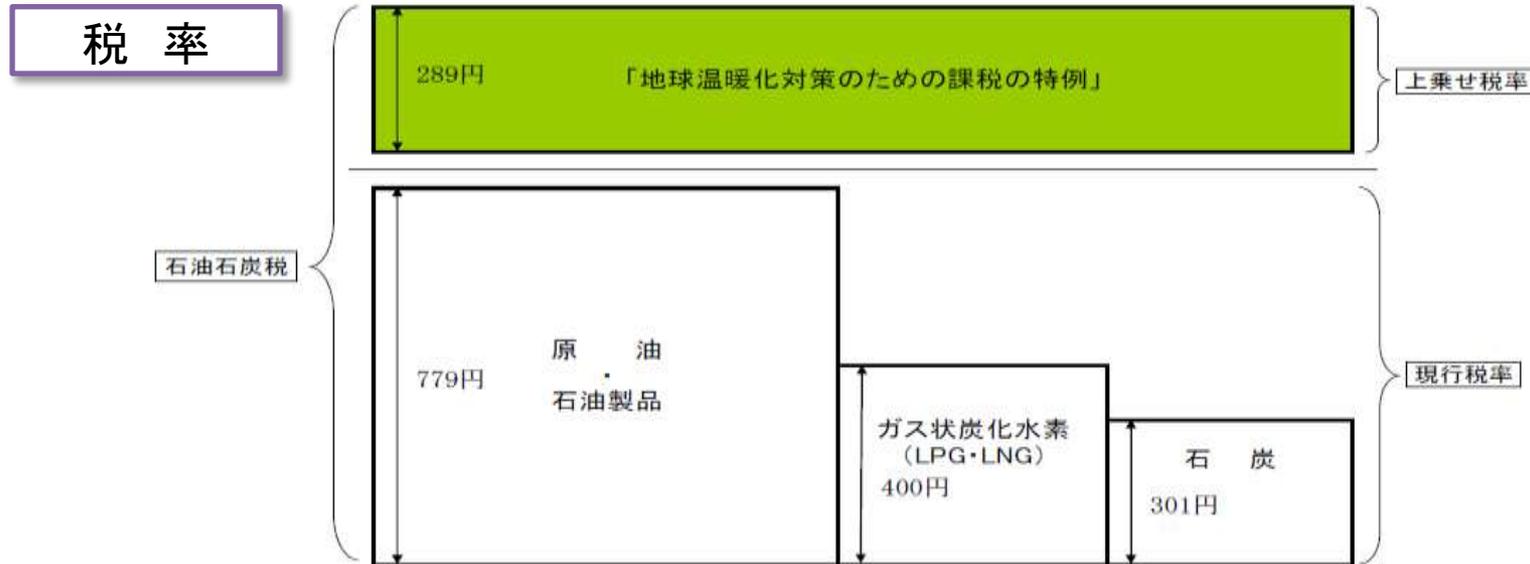
- ・汚染廃棄物等に係る処理施設の設置促進のための所得税等の特例措置（譲渡所得の特別控除） 等

※ その他、基盤的措置として、環境関連を含む研究開発促進のための法人税額の特別控除（R&D税制）がある。

「地球温暖化対策のための税」について

- 全化石燃料に対してCO2排出量に応じた税率(289円/CO2トン)を上乗せ
- 平成24年10月から施行し、3年半かけて税率を段階的に引上げ
- 税収は、我が国の温室効果ガスの9割を占めるエネルギー起源CO2排出抑制施策に充当

〈CO2排出量1トン当たりの税率〉



段階施行

課税物件	現行税率	H24年10/1~	H26年4/1~	H28年4/1~
原油・石油製品 [1kℓ当たり]	(2,040円)	+250円 (2,290円)	+250円 (2,540円)	+260円 (2,800円)
ガス状炭化水素 [1t当たり]	(1,080円)	+260円 (1,340円)	+260円 (1,600円)	+260円 (1,860円)
石炭 [1t当たり]	(700円)	+220円 (920円)	+220円 (1,140円)	+230円 (1,370円)

※()は石油石炭税の税率。

税収

初年度: 約940億億円 / 平年度: 約2,623億億円

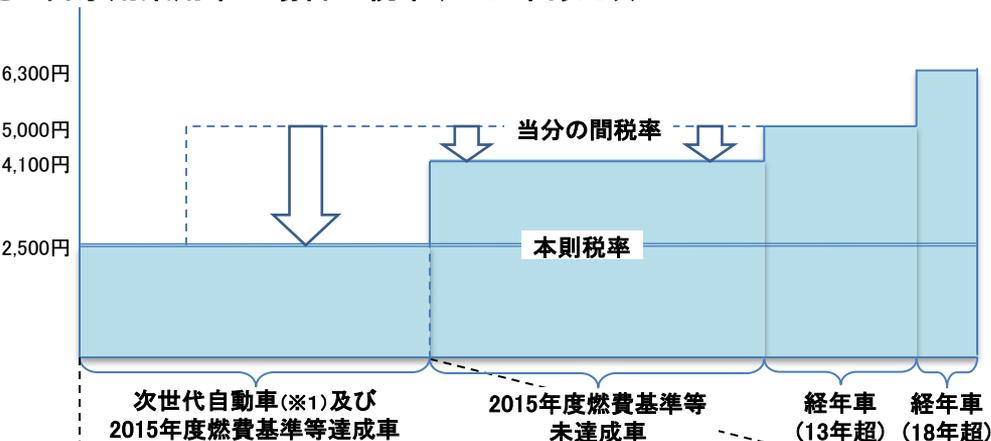
➡ 再生可能エネルギー大幅導入、省エネ対策の抜本強化等に活用 6

車体課税のグリーン化(平成24年度税制改正)

自動車重量税の見直し (エコカー減税 適用期限) ~H27.4.30

- 燃費等の環境性能に関する一定の基準を満たしている自動車には本則税率を適用。
- それ以外の自動車に適用される「当分の間税率」について、13年超の自動車を除き、引下げ。
- 「エコカー減税」について、燃費基準等の切り替えを行うとともに、特に環境性能に優れた自動車に対する軽減措置を拡充した上で、3年延長。

○ 自家用乗用車の場合の税率(0.5t・年あたり)



	車検1回目 (~3年)	車検2回目 (~5年)	車検3回目 (~7年)	車検4回目 以降
次世代自動車及び 2015年度燃費基準 +20% 等	免税	50%軽減	本則	本則
2015年度燃費基準 +10% 等	75%軽減	本則	本則	本則
2015年度燃費基準 達成 等	50%軽減	本則	本則	本則

※2

※1 電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車、天然ガス自動車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、ハイブリッド自動車(2015年度燃費基準+20%超過達成のものに限る)

※2 車検証の交付等の時点において一定の燃費基準等(現時点では2015年度基準:自動車の燃費基準等の切り替えに)を満している車については、本則税率を適用。

自動車取得税におけるエコカー減税 (適用期限) ~H27.3.31

- 最新の燃費基準への切り替え等を行うとともに、環境性能に極めて優れた自動車の負担軽減に重点化し、3年延長。

区 分		軽減率
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合)、ハイブリッド車(★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成に限る。)		非課税
ガソリン車のうち、★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成		
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	75% 軽減
	★★★★かつ2015年度燃費基準達成	50% 軽減

※3 ★★★★★ : 2005年度排出ガス基準75%低減達成。

※4 ポスト新長期規制 : ディーゼル車等において、2009年以降に適用される排出ガス規制。

自動車税におけるグリーン化特例 (適用期限) ~H26.3.31

- 税込中立を前提としつつ、軽課における燃費基準の最新基準への切り替え等を行った上で、2年延長。

■軽課

対 象 車	内 容
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)	税率を概ね 50%軽減
★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成	
★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	
★★★★かつ2015年度燃費基準達成	税率を概ね 25%軽減

■重課

対 象 車	内 容
新車新規登録から11年を超えているディーゼル車	税率より概 ね10%重課 (毎年) 7
新車新規登録から13年を超えているガソリン車(又はLPG車)	

※5 税率の軽減は、2012年度及び2013年度の新車新規登録の翌年度1年間。

地方における税制のグリーン化の状況

各地方公共団体における環境保全関連の税

(平成24年4月現在)

分野	課税措置の例	都道府県／市町村名	税収額 (億円)
森林・水源環境の保全	森林環境税等(森林環境の保全に係る県民税均等割の超過課税)	高知県、岡山県、鳥取県、島根県、山口県、愛媛県、熊本県、鹿児島県、岩手県、福島県、静岡県、滋賀県、兵庫県、奈良県、大分県、宮崎県、山形県、神奈川県、富山県、石川県、和歌山県、広島県、長崎県、秋田県、茨城県、栃木県、長野県、福岡県、佐賀県、愛知県、宮城県、山梨県、岐阜県 【計33件】	267※1
廃棄物・リサイクル対策	産業廃棄物税等(最終処分場等への産業廃棄物の搬入に課税【法定外目的税】)	三重県、鳥取県、岡山県、広島県、青森県、岩手県、秋田県、滋賀県、奈良県、新潟県、山口県、宮城県、京都府、島根県、福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、鹿児島県、熊本県、宮崎県、福島県、愛知県、沖縄県、北海道、山形県、愛媛県、福岡県北九州市 【計28件】	81※2
原発立地及び周辺地域の安全対策等	核燃料税(発電用原子炉への核燃料の挿入に課税【法定外普通税】)	福井県、福島県、愛媛県、佐賀県、島根県、静岡県、鹿児島県、宮城県、新潟県、北海道、石川県 【計11件】	232※2
	核燃料等取扱税(放射性廃棄物の発生等に課税【法定外普通税】)	茨城県	12※2
	核燃料物質等取扱税(ウランの濃縮等に課税【法定外普通税】)	青森県	151※2
	使用済核燃料税(使用済核燃料の貯蔵に課税【法定外普通税】)	鹿児島県薩摩川内市	4※2
	使用済核燃料税(使用済核燃料の保管に課税・【法定外目的税】)	新潟県柏崎市	6※2
その他	砂利採取税等(砂利等の採取に課税【法定外普通税・法定外目的税】)	京都府城陽市、神奈川県中井町、神奈川県山北町 【計3件】	0.3※2,3
	歴史と文化の環境税(有料駐車場に駐車する台数に課税【法定外普通税】)	福岡県太宰府市	0.6※2
	乗鞍環境保全税(乗鞍鶴ヶ池駐車場に自動車で進入する回数に課税【法定外目的税】)	岐阜県	0.2※2
	遊漁税(河口湖での遊漁行為に課税【法定外目的税】)	山梨県富士河口湖町	0.1※2
	環境協力税(旅客船等により各村へ入域する行為に課税【法定外目的税】)	沖縄県伊是名村、沖縄県伊平屋村、沖縄県渡嘉敷村 【計3件】	0.2※2,4

※1 森林環境税の税収額は各県のホームページに記載された値もしくは各県担当者へのヒアリング調査に基づく平年度ベースの税収見込額または平成22年度の税収額を基に作成。

※2 総務省資料「平成23年度法定外税の実施状況」に記載された値を基に作成。

※3 京都府城陽市の山砂利採取税は、平成23年6月1日より法定外目的税として施行。(従前は法定外普通税であり、平成22年度決算額は法定外普通税としての税収)

※4 沖縄県渡嘉敷村の環境協力税の税収額は、総務大臣協議時の税収見込額を記載している。

2. 諸外国における税制全体のグリーン化の現状

諸外国における温暖化対策に関連する主な税制改正の経緯

1980年代からの環境問題に対する関心の高まり、気候変動枠組条約国際交渉(1990年～)など

・1990年	フィンランド	いわゆる炭素税(Additional duty)導入
・1991年	スウェーデン	二酸化炭素税(CO2 tax)導入
	ノルウェー	二酸化炭素税(CO2 tax)導入

1992年 気候変動枠組条約採択【1994年3月発効】、6月 地球サミット(リオデジャネイロ)

・1992年	デンマーク	二酸化炭素税(CO2 tax)導入
	オランダ	一般燃料税(General fuel tax)導入
・1993年	イギリス	炭化水素油税(Hydrocarbon oil duty)の段階的引上げ(~1999年)
・1996年	オランダ	規制エネルギー税(Regulatory energy tax)導入

1997年 京都議定書採択【2005年2月発効】

・1999年	ドイツ	鉱油税(Mineral oil tax)の段階的引上げ(~2003年)、電気税(Electricity tax)導入
	イタリア	鉱油税(Excises on mineral oils)の改正(石炭等を追加)
・2001年	イギリス	気候変動税(Climate change levy)導入
・2001年	ドイツ	再生可能エネルギー法による固定価格買取制度(FIT)開始

<参考>2003年10月「エネルギー製品と電力に対する課税に関する枠組みEC指令」公布【2004年1月発効】

:各国はエネルギー製品及び電力に対して最低税率を上回る税率を設定

・2004年	オランダ	一般燃料税を既存のエネルギー税制に統合(石炭についてのみ燃料税として存続(Tax on coal))。規制エネルギー税をエネルギー税(Energy tax)に改組
・2005年	EU	EU域内排出量取引制度(EU-ETS)開始
・2006年	ドイツ	鉱油税をエネルギー税(Energy tax)に改組(石炭を追加)
・2007年	フランス	石炭税(Coal tax)導入
・2008年	スイス	二酸化炭素税(CO2 levy)導入
・2010年	アイルランド	炭素税(Carbon tax)導入
・2011年	スウェーデン	エネルギー税(Energy Tax)の改正(課税基準を熱量ベースに変更、税率引上げ)
・2012年	オーストラリア	炭素価格付け制度(Carbon Pricing Mechanism)導入

(参考1)欧州委員会は、2011年4月に、現行のエネルギー税制指令の改定案を公表。加盟国のエネルギー税の最低税率を、CO2排出量に基づく税率として、CO2-1トン当たり€20とすること等を提案。

(出典)各国政府及びOECD資料

諸外国における車体課税の状況

国名	デンマーク			オランダ		フィンランド		イギリス	フランス			ドイツ	アメリカ		
課税段階	取得	保有又は利用		取得	保有又は利用	取得	保有又は利用	保有又は利用	保有又は利用			保有又は利用	保有又は利用		
税目	登録税	乗用車 グリーン税	自動車 重量税	登録税	年間 走行税	自動車税	車両税	自動車税	自動車 保有税 (注1)	車軸税	自動車 登録税 (注1)	自動車税	自動車 登録税 (注2)	一般道路 自動車利用税	
課税主体	国	国	国	国	国 (注3)	国	国	国	国	国	地方	国	地方	国	
課税標準	ガソリン車	車両価格 及び 燃費	10あたり 走行距離	—	車両価格 及び CO2 排出量	車両重量	車両価格 及び CO2 排出量	車両重量	CO2 排出量	CO2 排出量 又は課税馬力 (モーター出力 及び CO2 排出量)	—	課税馬力 (モーター出力 及び CO2 排 出量)	排気量及び CO2 排出量	車両重量	—
	トラック	車両価格 及び 燃費	—	車軸数 及び 車両総重量 等	車両価格 及び CO2 排出量	車軸数 及び 車両総重量 等	車両価格 及び CO2 排出量	車軸数 及び 車両総重量 等	車軸数 及び 車両総重量 等	—	車軸数 及び 車両総重量 等	課税馬力 (モーター出力 及び CO2 排 出量)	車両総重量 及び 汚染区分 等	車両総重量 等	車両総重量
使 途	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	特定財源 (注4)	特定財源 (注4)	

(注1)フランスでは、業務用乗用車に対して自動車保有税は課されず、社用自動車税が課される。また、自動車取得後初めての自動車登録証交付時には、自動車登録税に加えて自動車登録税付加税および自動車登録税割増税が課税されるが、自動車登録税は初めての自動車登録証交付時においてのみだけでなく、自動車登録証が交付される度に課税されるため、自動車の保有又は利用に係る課税として上記表に分類している。

(注2)アメリカの自動車登録税はニューヨーク州の例。

(注3)オランダの年間走行税は国が課しているが、年間総行成に上乗せされる付加税が地方の税収となる。

(注4)アメリカの自動車登録税及び一般道路自動車利用税の税収はそれぞれ州道路・橋りょう信託基金、連邦道路信託基金に充当される。

諸外国におけるその他の環境関連個別税制の状況①

分野		課税措置の例	(主な)実施国
低炭素社会	地球温暖化対策	フロン税(オゾン層破壊物質や含有製品の使用・販売行為等への課税)	米国、オーストラリア、デンマーク、ノルウェー
循環型社会	廃棄物・リサイクル対策	廃棄物税(廃棄物全般の処理行為、個別物品(注3)への課税)	ノルウェー、米国(ニュージャージー州等)、ベルギー(フランドル地方等)、カナダ(本国及びブリティッシュコロンビア州等)、デンマーク、オランダ、イタリア、英国、フィンランド、フランス、スウェーデン、スペイン(マドリッド州等)
		食料容器税(ペットボトル等への課税)	フィンランド、ノルウェー、カナダ(オンタリオ州等)、オーストリア、ベルギー、米国(連邦)
		包装物税(プラスチック包装物、アルミニウム包装物等への課税)	イタリア、デンマーク、アイルランド、オランダ
	鉱物資源の保全	鉱物資源税(鉄鉱石等の採掘行為、生産量や生産利益等に応じて課税)	イスラエル、チリ、カナダ(ブリティッシュ・コロンビア州等)、英国、中国、ベトナム、オーストラリア、米国(アラバマ州)
	水資源の保全	上水税(上水の取水行為への課税)	カナダ(ブリティッシュ・コロンビア州)、フィンランド、イタリア、オランダ、韓国、オーストリア、フランス、ドイツ(連邦及びバーデン・ヴュルテンベルク州等)、ギリシャ
		地下水税(地下水の取水行為への課税)	ベルギー(ワロン地域等)、オランダ
漁業資源の保全	入漁税(漁業権の取得行為、漁業行為や漁業利益に応じて課税)	フィンランド、米国(アラスカ州等)	

(注1) OECD/EEAデータベース(<http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>)等よりみずほ情報総研が作成。

(注2) 実施国は制度導入年が分かるものについては古いものから順に記載。

(注3) 個別物品としては、廃バッテリー、廃電子製品、電球・電気ヒューズ、廃タイヤ、塩化ビニール、使い捨てテーブルウェア、広告紙がある。

諸外国におけるその他の環境関連個別税制の状況②

分野		課税措置の例	(主な)実施国
自然共生型社会	自然環境の保全	森林保護税(植林せずに木を伐採する行為への課税)	オーストリア(ウィーン市)
		立木伐採税(立木の伐採行為への課税)	カナダ(ブリティッシュ・コロンビア州)、米国(カリフォルニア州)
		狩猟税(狩猟免許の資格取得行為への課税)	フィンランド、オランダ
		ペット税(飼犬への課税)	ドイツ、オーストリア、フィンランド、オランダ、中国
		入島税/エコ税(観光地への入場通行に課税)	エクアドル
安全が確保される社会	公害対策全般	環境保護税(各種汚染物質の排出量に応じて課税)	フランス、オーストラリア
	大気汚染の防止	大気汚染税(窒素酸化物、硫黄酸化物等の排出量に応じて課税)	韓国、イタリア、ハンガリー、デンマーク、オランダ
	水質保全	水質汚染税(農薬、窒素・リン等の排出量に応じて課税)	スウェーデン、ベルギー(フランダース地方)、デンマーク、イタリア、オランダ
	土壌環境の保全	土壌負荷税(土壌への排水行為に対する課税)	米国(ミネソタ州)、ハンガリー
	騒音対策	騒音防止税(鉄道、道路、施設等からの騒音量に応じて課税)	ハンガリー
		航空騒音税(航空機からの騒音に応じて課税)	オランダ、フランス、オーストラリア
	化学物質対策	有害化学物質税(塩素系溶剤等への課税)	デンマーク、米国(連邦、アラバマ州等)、カナダ(ケベック州)
原子力対策	核燃料税(核燃料の使用等に応じて課税)	スウェーデン、スペイン(エクストレマドゥーラ州等)、ドイツ、スロバキア	
	放射性廃棄物税(放射性廃棄物への課税)	スウェーデン、米国(サウスカリフォルニア州)、フィンランド、チェコ、ブルガリア、スペイン(アンダルシア州)	
その他		航空利用税(航空機利用者の出国や搭乗距離等に応じて課税)	オーストリア、英国、オーストラリア、南アフリカ、アイルランド、ドイツ
		道路利用税(道路利用距離に応じて課税)	ニュージーランド
		白熱電球税(白熱電球への課税)	南アフリカ

(注1) OECD/EEAデータベース(<http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>)等よりみずほ情報総研が作成。

(注2) 実施国は制度導入年が分かるものについては古いものから順に記載。

日本とEU諸国のエネルギー課税の税率の比較

	ガソリン	軽油	重油	石炭	天然ガス	電気
日本	56.60 (円/ℓ) 揮発油税 : 53.80 石油石炭税 : 2.80 (うち地球温暖化対策のための税) : 0.76	34.9 (円/ℓ) 軽油引取税 : 32.10 石油石炭税 : 2.80 (うち地球温暖化対策のための税) : 0.76	2.80 (円/ℓ) 石油石炭税 : 2.80 (うち地球温暖化対策のための税) : 0.76	1.37 (円/kg) 石油石炭税 : 1.37 (うち地球温暖化対策のための税) : 0.67	1.86 (円/kg) 石油石炭税 : 1.86 (うち地球温暖化対策のための税) : 0.78	0.63 (円/kwh) 電源開発促進税 : 0.375 石油石炭税 : 0.255 (うち地球温暖化対策のための税) : 0.11
イギリス	83.33 (円/ℓ) 炭化水素油税 : 83.33	83.33 (円/ℓ) 炭化水素油税 : 83.33	15.39 (円/ℓ) 炭化水素油税 : 15.39	1.90 (円/kg) 気候変動税 : 1.90	4.50 (円/kg) 気候変動税 : 4.50	0.70 (円/kWh) 気候変動税 : 0.70
ドイツ	78.04 (円/ℓ) エネルギー税 : 78.04	56.09 (円/ℓ) エネルギー税 : 56.09	2.68 (円/ℓ) エネルギー税 : 2.68	1.01 (円/kg) エネルギー税 : 1.01	12.19 (円/kg) エネルギー税 : 12.19	2.44 (円/kWh) 電気税 : 2.44
フランス	72.36 (円/ℓ) 石油産品内国消費税 : 72.36	51.08 (円/ℓ) 石油産品内国消費 : 51.08	1.99 (円/ℓ) 石油産品内国消費税 : 1.99	1.01 (円/kg) 石炭税 : 1.01	2.64 (円/kg) 天然ガス消費税 : 2.64	- 地方電気税 : 従価税 (注5)
オランダ	85.64 (円/ℓ) 鉱油税 : 85.64	85.64 (円/ℓ) 鉱油税 : 85.64	3.64 (円/ℓ) 鉱油税 : 3.64	1.61 (円/kg) 石炭税 : 1.61	30.58~1.52 (円/kg) エネルギー税 : 30.58~1.52	13.59~0.060 (円/kWh) エネルギー税 : 13.59~0.060
フィンランド	77.55 (円/ℓ) 液体燃料税 エネルギー税 : 60.05 CO2税 : 16.69 戦略備蓄料 : 0.81	55.98 (円/ℓ) 液体燃料税 エネルギー税 : 36.61 CO2税 : 18.96 戦略備蓄料 : 0.42	22.40 (円/ℓ) 液体燃料税 エネルギー税 : 10.48 CO2税 : 11.59 戦略備蓄料 : 0.33	15.27 (円/kg) 電気・特定燃料税 エネルギー税 : 6.50 CO2税 : 8.63 戦略備蓄料 : 0.14	30.42 (円/kg) 電気・特定燃料税 エネルギー税 : 17.07 CO2税 : 13.17 戦略備蓄料 : 0.19	0.84 (円/kWh) 電気・特定燃料税 エネルギー税 : 0.82 CO2税 : - 戦略備蓄料 : 0.02
デンマーク	70.70 (円/ℓ) 鉱油エネルギー税 : 63.85 CO2税 : 6.85	52.62 (円/ℓ) 鉱油エネルギー税 : 45.77 CO2税 : 6.85	42.16 (円/ℓ) 鉱油エネルギー税 : 34.80 CO2税 : 7.36	33.48 (円/kg) 石炭税 : 26.62 CO2税 : 6.86	63.90 (円/kg) 天然ガス税 : 54.94 CO2税 : 8.97	12.90 (円/kWh) 電気税 : 11.88 CO2税 : 1.02
EU最低税率	42.81 (円/ℓ)	39.35 (円/ℓ)	1.61 (円/ℓ)	0.46 (円/kg)	1.20 (円/kg)	0.06 (円/kWh)

(注1) 税率は2012年4月現在(ただし、日本の地球温暖化対策のための税は平年度(平成28年4月以降)の税率である。)
(注2) 用途は基本的に一般財源(ただし、ドイツのエネルギー税についてはその一部を道路・交通関連等の支出に充てることが法令上定められている、等の例外がある。)
(注3) ガソリン及び軽油については無鉛・交通用、重油、石炭、天然ガス及び電気については事業用を前提としている。その他、各種減免措置あり。
(注4) イギリスのガソリンは無鉛、軽油は交通用の税率。また、石炭、天然ガス及び電気に対する気候変動税については事業用のみ課税される。税率は2012年1月又は4月以降に適用される値を採用。
(注5) ドイツのガソリンは無鉛・低硫黄、軽油は交通用の低硫黄、重油、天然ガス及び電気は事業用の税率。
(注6) フランスのガソリンは無鉛の税率。また、石炭税及び天然ガス消費税は事業用のみ課税される。電気に対しては地方電気税があり、課税標準は契約電力によって異なる(税抜電気料金0~80%)。税率は自治体によって異なり、市で最大8%、県で最大4%である。
(注7) オランダのガソリンは無鉛、軽油は有鉛、天然ガス及び電気は事業用の税率。
(注8) フィンランドのガソリンは無鉛、軽油は無硫黄、電気は工業・温空用の税率。CO2税はCO2排出量1トン当たり輸送用燃料(上記表ではガソリン、軽油)は50ユーロ、加熱用燃料(重油、石炭、天然ガス)は30ユーロに設定されており、表中で網掛けをしている。
(注9) デンマークのガソリンは無鉛、軽油は石油製品(CO2税)及び交通用(鉱油エネルギー税)、重油は燃料油、天然ガスは非動力用、電気は非居住用の税率。なお、デンマークのCO2税はCO2排出量1トン当たり150デンマーク・クローネに設定されており、表中では網掛けをしている。
(注10) EUの最低税率はEC指令で定められており、ガソリンは動力用・無鉛、軽油は動力用、重油は加熱・事業用、石炭は加熱・事業用、天然ガスは加熱・事業用、電気は事業用の税率。
(備考1) 各国政府資料の税率を基に、重油・天然ガスについては比重0.9(kg/l)・0.65(kg/m³)を、石炭・天然ガスについては「特定排出者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令(平成18年経済産業省・環境省令第3号)」による係数25.7(GJ/t)・43.5(MJ/m³)を用いて単位をそろえている。原油・石油製品に対して課税されている場合におけるガソリン、軽油及び重油の税率は、同令による「原油」の係数を用いて換算している。
(備考2) 為替レート: 1ポンド=約136.67円、1ユーロ=約119.24円、1デンマーク・クローネ=約16.01円(2009~2011年の為替レート(TTM))の平均値、三菱東京UFJ銀行

日本とEU諸国のCO2排出量1トン当たりのエネルギー課税の税率の比較

	ガソリン	軽油	重油	石炭	天然ガス
日本	24,241 (円) 揮発油税 : 23,173 石油石炭税 : 1,068 〔うち地球温暖化対策のための税:289〕	13,486 (円) 軽油引取税 : 12,418 石油石炭税 : 1,068 〔うち地球温暖化対策のための税:289〕	1,068 (円) 石油石炭税 : 1,068 〔うち地球温暖化対策のための税:289〕	590 (円) 石油石炭税 : 590 〔うち地球温暖化対策のための税:289〕	689 (円) 石油石炭税 : 400 〔うち地球温暖化対策のための税:289〕
イギリス	35,892 (円) 炭化水素油税 : 35,892	32,236 (円) 炭化水素油税 : 32,236	5,680 (円) 炭化水素油税 : 5,680	816 (円) 気候変動税 : 816	1,319 (円) 気候変動税 : 1,319
ドイツ	33,614 (円) エネルギー税 : 33,614	21,699 (円) エネルギー税 : 21,699	989 (円) エネルギー税 : 989	434 (円) エネルギー税 : 434	3,574 (円) エネルギー税 : 3,574
フランス	31,167 (円) 石油産品内国消費税:31,167	19,760 (円) 石油産品内国消費税:19,760	734 (円) 石油産品内国消費税 : 734	434 (円) 石炭税 : 434	774 (円) 天然ガス消費税 : 774
オランダ	36,887 (円) 鉱油税 : 36,887	33,130 (円) 鉱油税 : 33,130	1,007円) 鉱油税 : 1,007	692 (円) 石炭税 : 692	8,966~446 (円) エネルギー税 : 8,966~446
フィンランド	33,403 (円) 液体燃料税 エネルギー税 : 25,865 CO2税 : 7,189 戦略備蓄料 : 349	21,656 (円) 液体燃料税 エネルギー税 : 14,163 CO2税 : 7,335 戦略備蓄料 : 162	8,267 (円) 液体燃料税 エネルギー税 : 3,868 CO2税 : 4,277 戦略備蓄料 : 122	6,561 (円) 電気・特定燃料税 エネルギー税 : 2,793 CO2税 : 3,708 戦略備蓄料 : 60	8,919 (円) 電気・特定燃料税 エネルギー税 : 5,005 CO2税 : 3,861 戦略備蓄料 : 56
デンマーク	30,452 (円) 鉱油エネルギー税 : 27,502 CO2税 : 2,950	20,356 (円) 鉱油エネルギー税 : 17,706 CO2税 : 2,650	15,559 (円) 鉱油エネルギー税 : 12,843 CO2税 : 2,716	14,384 (円) 石炭税 : 11,437 CO2税 : 2,947	18,734 (円) 天然ガス税 : 16,107 CO2税 : 2,630
EU最低税率	18,439 (円)	15,223 (円)	594 (円)	198 (円)	352 (円)

(注1) 税率は2012年4月現在(ただし、日本の地球温暖化対策のための税は平年度(平成28年4月以降)の税率である。)

(注2) 使途は基本的に一般財源(ただし、ドイツのエネルギー税についてはその一部を道路・交通関連等の支出に充てることが法令上定められている、等の例外がある。)

(注3) ガソリン及び軽油については無鉛・交通用、重油、石炭、天然ガス及び電気については事業用を前提としている。その他、各種減免措置あり。

(注4) イギリスのガソリンは無鉛、軽油は交通用の税率。また、石炭、天然ガス及び電気に対する気候変動税については事業用のみ課税される。税率は2012年1月又は4月以降に適用される値を採用。

(注5) ドイツのガソリンは無鉛・低硫黄、軽油は交通用の低硫黄、重油、天然ガス及び電気は事業用の税率。

(注6) フランスのガソリンは無鉛の税率。また、石炭税及び天然ガス消費税は事業用のみ課税される。電気に対しては地方電気税があり、課税標準は契約電力によって異なる(税抜電気料金0~80%)。税率は自治体によって異なり、市で最大8%、県で最大4%である。

(注7) オランダのガソリンは無鉛、軽油は有鉛、天然ガス及び電気は事業用の税率。

(注8) フィンランドのガソリンは無鉛、軽油は無硫黄、電気は工業・温室内用の税率。CO2税はCO2排出量1トン当たり輸送用燃料(上記表ではガソリン、軽油)は50ユーロ、加熱用燃料(重油、石炭、天然ガス)は30ユーロに設定されており、表中で網掛けをしている。

(注9) デンマークのガソリンは無鉛、軽油は石油製品(CO2税)及び交通用(鉱油エネルギー税)、重油は燃料油、天然ガスは非動力用、電気は非居住用の税率。なお、デンマークのCO2税はCO2排出量1トン当たり150デンマーク・クローネに設定されており、表中では網掛けをしている。

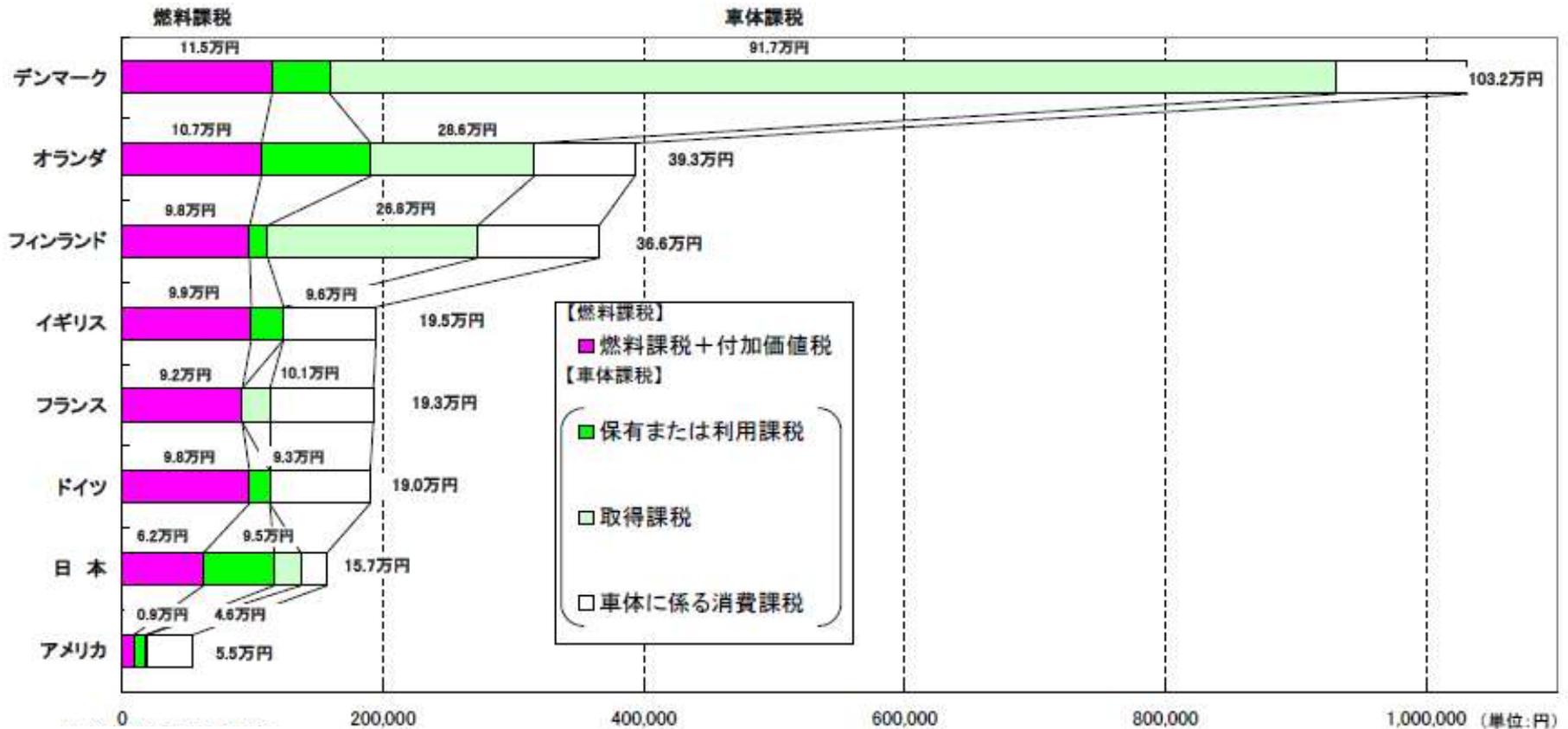
(注10) EUの最低税率はEC指令で定められており、ガソリンは動力用・無鉛、軽油は動力用、重油は加熱・事業用、石炭は加熱・事業用、天然ガスは加熱・事業用、電気は事業用の税率。

(備考1) 各国政府資料の税率を基に、重油・天然ガスについては比重0.9(kg/l)・0.65(kg/m3)、及び環境省・経済産業省「特定排出者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令(平成18年経済産業省・環境省令第3号)」により、ガソリンは「ガソリン」、重油は「A重油」、石炭は「一般炭」、天然ガスは日本については「液化天然ガス」、その他の国については「天然ガス」の係数を用いて換算している。原油・石油製品に対して課税されている場合におけるガソリン、軽油及び重油の税率は、同令による「原油」の係数を用いて換算している。

(備考2) 為替レート:1ポンド=約136.67円、1ユーロ=約119.24円、1デンマーク・クローネ=約16.01円(2009~2011年の為替レート(TTM)の平均値、三菱東京UFJ銀行)

燃料課税と車体課税の国際比較(年間税負担額)

(2,000CCクラスの自家用車について税別車体価格を同一とした場合の仮定試算)

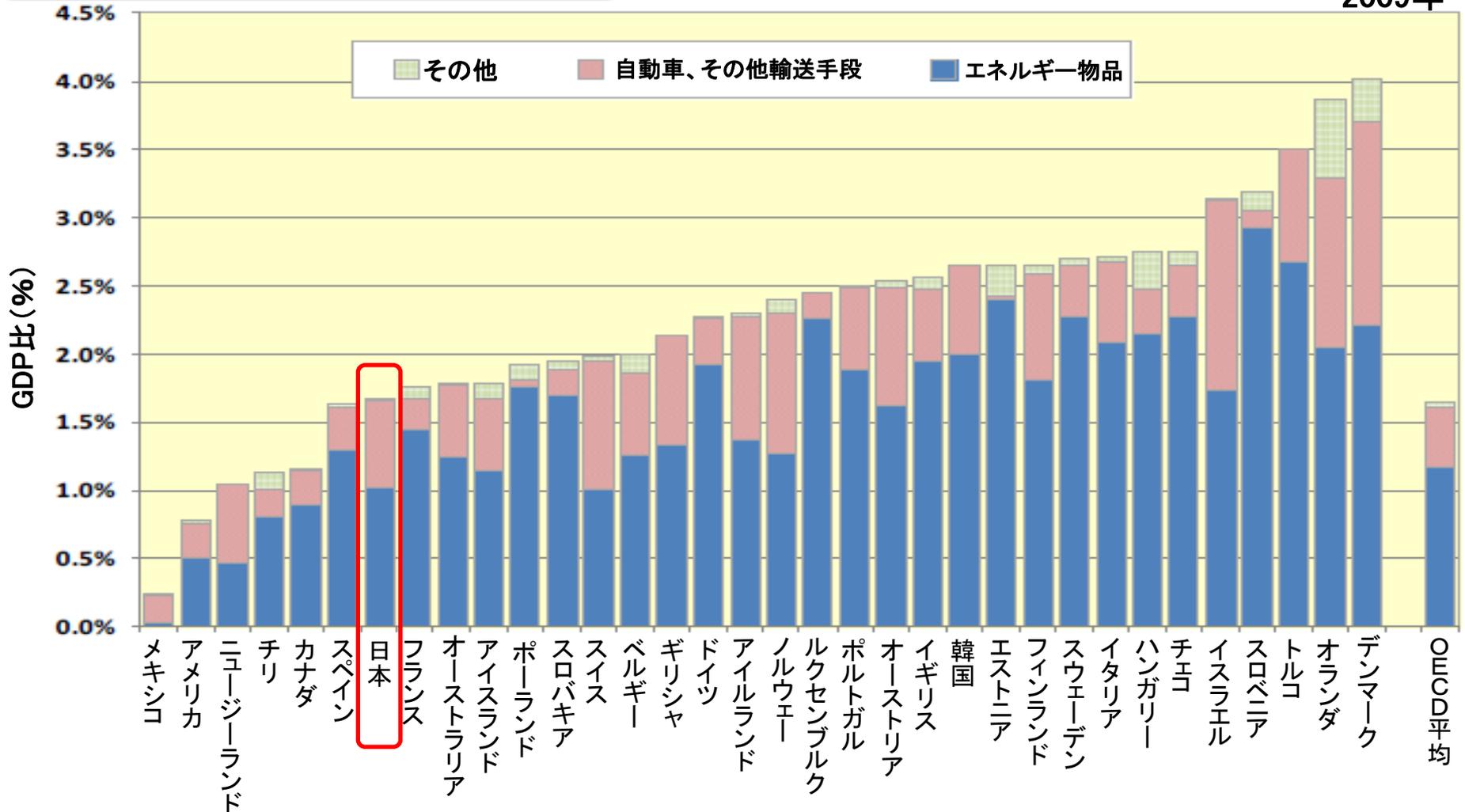


- ※1 税率は平成22年12月現在。
車両重量約1.5t、年間ガソリン消費量1,000ℓ、車体価格(税抜本体価格)2,430,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、耐用年数を6年と仮定して、取得時の税額の6分の1を1年分の税負担として計算している。
燃料価格(消費課税等の税込み)はデンマーク11.210デンマーク・クローネ/ℓ、オランダ1.564ユーロ/ℓ、フィンランド1.476ユーロ/ℓ(European Commission Directorate General Energy and Transport、2010年12月第4週)、イギリス1.214ポンド/ℓ、フランス1.401ユーロ/ℓ、ドイツ1.453ユーロ/ℓ、日本132.9円/ℓ、アメリカ0.783ドル/ℓ(2010年12月時点IEA調べ)。
為替レート: 1ドル=83.22円、1ポンド=129.81円、1ユーロ=110.06円、1デンマーク・クローネ=14.77円(2010年12月の為替レートの平均値、Bloomberg)
- ※2 アメリカの小売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。
- ※3 日本については自動車取得税を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有又は利用課税として、それぞれ整理している。
- ※4 上記の他に、保有又は利用課税として、フランスにおいては社用自動車税(法人の所有する自動車が課税対象)及び車軸税(12t以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては高速道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある。
- ※5 燃料課税には、消費税、付加価値税等が含まれている。日本の燃料課税については石油石炭税を含む。

OECD諸国における環境関連税制の税収

環境関連税制の税収(対GDP比)

2009年



(注1) OECDによる「環境関連税制」(Environmentally Related Taxes)の定義は、以下のとおり。

- ・ 特に環境に関連するとみなされる課税物件に課される一般政府に対するすべての強制的・一方的な支払い
- ・ 税の名称及目的は基準とはならない
- ・ 税の用途が定まっているかは基準とはならない

(注2)「環境関連税制」の課税対象には、上記の「エネルギー物品」・「自動車、その他輸送手段」のほか、「廃棄物管理」、「オゾン層破壊物質」等がある。

(出典) OECD “Taxation, innovation and the Environment” (2011年9月)

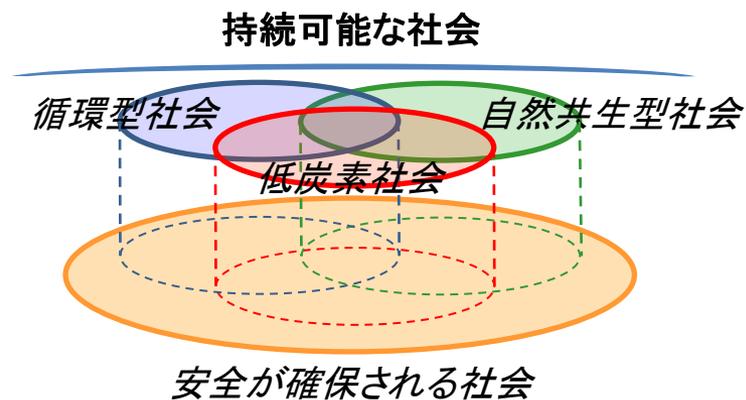
3. 我が国における環境政策について

第4次環境基本計画 ①

- 平成24年4月27日に閣議決定された第4次環境基本計画においては、目指すべき持続可能な社会の姿とともに、その実現を図るための環境政策の方向が示されている。

目指すべき持続可能な社会の姿

- ・ 低炭素・循環・自然共生の各分野を統合的に達成
- ・ その基盤として、「安全」を確保



持続可能な社会を実現する上で重視すべき方向(今後の環境政策の展開の方向)

- ①政策領域の統合による持続可能な社会の構築(環境・経済・社会、環境政策分野間の連携)
- ②国際情勢に的確に対応した戦略をもった取組の強化(国益と地球益の双方の視点)
- ③持続可能な社会の基盤となる国土・自然の維持・形成
- ④地域をはじめ様々な場における多様な主体による行動と参画・協働の推進

第4次環境基本計画 ②

9つの優先的に取り組む重点分野

1-1. 経済・社会のグリーン化とグリーン・イノベーションの推進

- 個人や事業者の環境配慮行動の浸透、環境配慮型商品・サービスの普及により、経済・社会のグリーン化を進める。
- 技術革新、新たな価値の創出や社会システムの変革を含むグリーン・イノベーションを推進。2020年に環境関連新規市場50兆円超、新規雇用140万人創出を目指す。

1-2. 国際情勢に的確に対応した戦略的取組の推進

- 我が国の経験や技術を提供することによって、途上国において増大する環境負荷を低減するための支援を積極的に行っていく。
- 国益と地球益双方を確保するため、国際社会にとって公平で実効的な枠組み形成や国際協力に戦略的に取り組む。

1-3. 持続可能な社会を実現するための地域づくり・人づくり、基盤整備の推進

- 国民全体が森林、農地、河川、都市等の国土の有する価値を保全・増大させ、将来世代に引き継いでいく考え方を共有し、これに取り組んでいく社会を構築する。
- 持続可能な地域づくりのため、文化、人材、コミュニティを含む地域資源の活用を進め、地域づくりの担い手の育成と各主体間のネットワークの構築・強化を進める。
- 環境政策形成に資する環境情報の充実や環境影響評価制度の充実・強化に取り組む。

1-4. 地球温暖化に関する取組

- 2050年までに80%の温室効果ガスの排出削減を目指す。
- 2013年以降2020年までの期間については、エネルギー政策と一体的に見直しを行っていく中で策定する新たな温暖化対策の計画に基づき、施策を進める。また、カンクン合意に基づき、先進国・途上国の排出削減に取り組む。
- 2013年以降の国際交渉について、全ての主要国が参加する公平かつ実効性のある国際枠組みを早急に構築するために、国際的議論に積極的に貢献。

第4次環境基本計画 ③

1－5. 生物多様性の保全及び持続可能な利用に関する取組

- 愛知目標の達成に向け、平成24年度に生物多様性国家戦略を改定し、今後の生物多様性の保全と持続可能な利用に向けた我が国としての方向性を明らかにし、これに基づく取組を進める。
- 農林水産業の復興により、失われた生物多様性の回復・維持を図り、本来生態系が有する回復能力（レジリエンス）の強化を通じて国土の自然の質を向上させる。
- 生態系や生息・生育地のつながりに加え、人や文化などのつながりも一体的に捉え、広域的・横断的な取組を進める。

1－6. 物質循環の確保と循環型社会の構築

- 有用な資源の回収・有効活用により資源確保を強化する。また、環境産業の確立、環境配慮を通じた成長の達成、グリーン・イノベーションの実現を目指す。
- 地域の経済・文化等の特性や人と人のつながりに着目した地域循環圏を形成する。
- 災害に強い廃棄物処理体制の構築や有害物質の適正な処理等、安全・安心の観点からの取組を強化する。

1－7. 水環境保全に関する取組

- 流域全体を視野に入れ、地域の特性や生物多様性の保全を念頭に、良好な水環境の保全に取り組む。
- 我が国の水環境保全に関する技術と経験を活かし、国際的な水問題の解決に貢献する。その際、我が国の水関連産業の国際競争力強化も進める。
- 東日本大震災を踏まえ、災害に強い地域づくりを進めるとともに、森・里・海の関連を取り戻し、自然共生社会の実現を図る。

1－8. 大気環境保全に関する取組

- 大都市地域における大気汚染や光化学オキシダント、PM2.5及びアスベスト等に対する取組を強化する。
- 騒音、ヒートアイランド現象等の生活環境問題に対する取組を推進する。
- 環境的に持続可能な都市・交通システムの実現を図る。

1-9. 包括的な化学物質対策の確立と推進のための取組

- 科学的な環境リスク評価の効率的な推進を図る。その結果に基づき、化学物質の製造から廃棄・処理までのライフサイクル全体のリスクを削減する。
- 安全・安心の一層の推進に向けて、リスクコミュニケーションを推進し、各主体の環境リスクに対する理解の増進とリスク低減に向けた取組の基盤を整備する。
- アジア地域における化学物質のリスク低減と協力体制の構築に向けた取組を含め、国際的な観点に立った化学物質管理に取り組む。

震災復興、放射性物質による環境汚染対策

2. 東日本大震災からの復旧・復興に際して環境の面から配慮すべき事項

特に、被災地における①自立・分散型エネルギーの導入等の推進、②広域処理を含む災害廃棄物の処理、③失われた生物多様性の回復等の取組 に取り組む。

3. 放射性物質による環境汚染からの回復等

- ① 特措法、特措法に基づく基本方針、「中間貯蔵施設等の基本的な考え方」、「除染ロードマップ」に基づく放射性物質による汚染廃棄物の処理、除染等の取組の実施
- ② 放射線による人の健康へのリスクの管理及び野生動植物への影響の把握
- ③ 環境基本法等の改正を踏まえ、今後の放射性物質による環境汚染に対する対応の検討 に取り組む。

4. 税制全体のグリーン化に関連する指摘

税制全体のグリーン化に関連する指摘①

第四次環境基本計画(平成24年4月27日閣議決定)(抄)

第2部 今後の環境政策の具体的な展開

第1章 重点分野ごとの環境政策の展開

第1節 経済・社会のグリーン化とグリーン・イノベーションの推進

[経済的インセンティブ等]

① 環境の視点からの経済的インセンティブの付与

経済的手法は、市場メカニズムを前提とし、経済的インセンティブの付与を介して各経済主体が商品の製造及び選択等の行動に際して環境配慮行動の選択を促すことを狙うものである。

経済的手法については、各方面において検討が行われ、国や地方公共団体でその導入や実証的な試みも進んでいる。

その活用には、ポリシーミックスの考え方に沿って、効果の最大化を図りつつ、国民負担や行財政コストを極力小さくすることが重要であり、財政的支援に当たっては、費用対効果に配慮しつつ、予算の効率的な活用に努める。

税制については、諸外国の状況も含め、エネルギー課税、車体課税といった環境関連税制等による環境効果等を総合的・体系的に調査・分析することにより、税制全体のグリーン化を推進する。

第4節 地球温暖化に関する取組

⑧ 横断的な対策・施策の検討・推進

A. 税制のグリーン化

エネルギー課税、車体課税といった環境関連税制等のグリーン化を推進することは、低炭素化の促進をはじめとする地球温暖化対策のための重要な施策である。

平成24年10月から施行される地球温暖化対策のための石油石炭税の税率の特例は、税制による地球温暖化対策を強化するとともに、エネルギー起源CO2排出抑制のための諸施策を実施していくため、全化石燃料を課税ベースとする現行の石油石炭税にCO2排出量に応じた税率を上乗せするものである。また、その税収を活用して、省エネルギー対策、再生可能エネルギー普及、化石燃料のクリーン化・効率化などのエネルギー起源CO2排出抑制の諸施策を着実に実施していく。

エネルギー課税、車体課税といった環境関連税制等による環境効果等について、諸外国の状況を含め、総合的・体系的に調査・分析することにより、地球温暖化対策の取組を進めるため、税制全体のグリーン化を推進する。

税制全体のグリーン化に関連する指摘②

社会保障・税一体改革大綱(平成24年2月17日閣議決定)(抄)

第2部 税制抜本改革

第3章 各分野の基本的な方向性

1. 消費課税

(3) 消費税以外の消費課税等

(略)

森林吸収源対策や地方の地球温暖化対策に関する財源確保については、「平成24年度税制改正大綱」を踏まえ、検討を行う。

燃料課税については、地球温暖化対策等の観点から当分の間税率が維持されていることや平成24年度税制改正において石油石炭税の上乗せを行うことも踏まえ、引き続き検討を行う。

自動車取得税及び自動車重量税については、「廃止、抜本的な見直しを強く求める」等とした平成24年度税制改正における与党の重点要望に沿って、国・地方を通じた関連税制のあり方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化の観点から、見直しを行う。

(略)

税制全体グリーン化に関連する指摘③

平成24年度税制改正大綱(平成23年12月10日閣議決定)(抄)

第2章 平成24年度における主な取組み

5. 環境関連税制

(2) エネルギー課税

③ 森林吸収源対策

温室効果ガスの削減に係る国際約束の達成等を図る観点から、森林吸収源対策を含めた諸施策の着実な推進に資するよう、平成25年以降の地球温暖化対策の国内対策の策定に向けて検討する中で、国全体としての財源確保を引き続き検討します。

④ 地球温暖化対策に関する地方の財源確保

地球温暖化対策を推進するためには、地域において主体的な取組が進められることが不可欠です。既に地方公共団体が、地球温暖化対策について様々な分野で多くの事業を実施していることを踏まえ、エネルギー起源CO₂排出抑制策、森林吸収源対策などの地球温暖化対策に係る諸施策を地域において総合的に進めるため、地方公共団体の財源を確保する仕組みについて検討します。

第3章 平成24年度税制改正

7. 検討事項

〔国税〕

(7) 地球温暖化対策については、今回「地球温暖化対策のための税」として、CO₂排出抑制に資する観点から新たに設けられた「地球温暖化対策のための課税の特例」、国内排出量取引制度、再生可能エネルギー全量固定価格買取制度といった施策の整合性確保が不可欠であり、各施策の進捗を踏まえ、その整合性や政策効果の検証を行っていくこととします。

〔国税・地方税共通〕

(4) 自動車取得税及び自動車重量税については、「廃止、抜本的な見直しを強く求める」等とした平成24年度税制改正における与党の重点要望に沿って、国・地方を通じた関連税制のあり方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化の観点から、見直しを行います。

(5) 地球温暖化対策に関する国と地方の役割分担を踏まえ、地方財源を確保・充実する仕組みについて、平成25年度実施に向けた成案を得るべく更に検討を進めます。

税制全体のグリーン化に関連する指摘④

地球温暖化対策基本法案(平成22年10月8日閣議決定)(抄)

(地球温暖化対策のための税の検討その他の税制全体の見直し)

第十四条 国は、地球温暖化対策を推進する観点から、税制全体のグリーン化(環境への負荷の低減に資するための見直しをいう。)を推進するものとする。

2 (略)

生物多様性国家戦略2010(平成22年3月16日閣議決定)(抄)

第1部第4章第1節 基本的視点

直接お金に換えられない生物多様性の恵みを評価したうえで、社会経済的な仕組みの中に組み込んでいくことも必要です。多くの地方公共団体で始められている森林環境税の取組は、生物多様性を含む森林の多面的機能による利益を、森林の保全・管理に還元する仕組みであり、こうした社会経済的な仕組みを組み込む視点も重要です。

循環型社会形成推進基本計画(平成20年3月25日閣議決定)(抄)

第5章 国の取組

第1節 取組の基本的な方向

ア 国は、地方公共団体をはじめ関係主体の連携・協働の促進を図るとともに、以下の節に掲げる取組を中心に、国全体の循環型社会形成に関する取組を総合的に進めます。その際には、各府省間の連携を十分に確保しながら、政府一体となつて、環境基本法、循環基本法に即して、各種法制度の適切な運用や事業の効果的・効率的な実施を推進します。

イ これらの取組の推進に当たっては、従来からの国の施策の枠を超えて、より広い視野で施策の検討を行い、技術(テクノロジー)、価値観、社会システムといった政策の重要な要素を考慮しながら、規制的手法、経済的手法、自主的手法、情報的手法など、様々な政策手法を統合的に組み合わせることで実施していくことが必要です。

第2節 国内における取組

4 循環型社会ビジネスの振興

関係者が市場メカニズムに基づき、循環型社会の形成に自主的に取り組むことを促すための経済的手法の効果等について検討します。

税制全体のグリーン化に関連する指摘⑤

フロン類等対策の現状と課題及び今後の方向性について（中間整理）
（平成23年3月中央環境審議会地球環境部会フロン類等対策小委員会）（抄）

4. 全般的事項

フロン類は不法放出をしても証拠が残らないことから、規制的手法だけでは十分でなく抜本的な対応が必要となっているとの指摘がある。抜本的な対応の一つとして考えられる経済的手法をうまく活用することができれば、回収の促進のみならず、使用時排出の抑制やノンフロン製品等の開発・普及の推進にも効果があると考えられる。例えば、フロン税、デポジット、地球温暖化対策のための国内のオフセット・クレジット、拡大生産者責任等に関して、金額の規模やシステムとして成立するか等について調査・分析を行うなどにより、検討すべきではないか。その際、関係者の費用負担の在り方についても検討する必要があるのではないかと。

廃棄物処理制度の見直しの方向性（平成22年1月25日中央環境審議会意見具申）（抄）

3. 制度見直しの主な論点

（3）廃棄物処理施設設置許可制度及び最終処分場対策の整備

（オ）廃棄物最終処分場の施設整備

廃棄物最終処分場は、我が国の適正処理体制の維持のため将来にわたって安定的に確保されなければならない。現在、新規立地が困難となり新規許可件数が減少し、最終処分場の残余容量が漸減傾向にあることを踏まえ、民間事業者による施設整備を基本として推進しつつ、必要な最終処分場残余年数の確保のため今後とも予算措置、税制の活用による支援や公共関与により積極的に施設整備を進めていくべきである。

税制全体のグリーン化に関連する指摘⑥

地域づくりWGとりまとめ(平成24年3月7日中央環境審議会地球環境部会
2013年以降の対策・施策に関する検討小委員会資料2(抄))

低炭素型地域づくりのための対策・施策(主要なもの)

土地利用・交通分野では、対策中位では経済的措置による推進、土地利用規制・誘導手段の多様化など、対策高位では、交通・土地利用に関する規制を強化。

地区・街区分野では、対策中位・高位で地方公共団体のエネルギーに関する関与と責任を強化。

ケース	土地利用・交通分野	地区・街区分野	低炭素物流分野
低位	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 交通需要マネジメント(駐車場供給抑制、パークアンドライド等)、モビリティマネジメント ✓ 既存公共交通機関のサービス改善(増便、速度向上、乗換え・アクセスの向上等) ✓ 新規公共交通整備(LRT・BRT整備、バス路線拡充) ✓ 自転車利用環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 科学的手法に基づく計画策定の促進 ✓ 計画策定に必要な情報の整備 ✓ モデル街区選定・認定及び同事業に対する財政支援等の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 長距離輸送のモーダルシフトの実施 ✓ 共同輸送、自家用車の積載効率の向上 ✓ 端末物流のモーダルシフト・低炭素化(輸送距離の削減等)
中位	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 集約化拠点立地への税制等のインセンティブ付与(住替え補助等含む) ✓ 土地利用規制・誘導手段の多様化 ✓ 公共施設の中心部への集約 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自治体の地域エネルギー資源積極活用に関する役割の明確化 ✓ 防災対応のためのエネルギー供給確保における地方公共団体の責務の明確化 ✓ 対策地区の指定、地区・街区単位の対策導入に関する検討の義務付け、導入の義務化 ✓ 地域熱供給地区におけるエネルギー需要家の接続検討義務化 	
高位	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 中心部への自動車乗入れ規制 ✓ 土地利用規制・誘導手段の多様化 		

(注)中位の対策は低位の対策に追加するもの。高位の対策は中位の対策に追加するもの。

OECD対日環境保全成果レビューについて

- 平成22年5月に実施されたOECDの対日環境保全成果レビュー(※)において取りまとめられた「評価及び勧告」においては、環境関連の税の利用を拡大することなど、税制改正においては環境配慮を中心に据えること等の勧告がなされている。

※ OECDの環境保全成果レビューとは、1991年の経済協力開発機構(OECD)環境大臣会合の合意に基づき開始されたプロジェクト。OECD加盟国が、相互に、各国の環境保全に関する取組状況等を体系的に審査し、必要な勧告を行うもの。なお、本勧告は被審査国(今回の場合は日本)に法的な義務を課すものではなく、当該国による環境政策の進展を支援することが目的。
これまでのところ、我が国は、1994年、2002年、2010年の計3回の審査を受けている。

OECD対日環境保全成果レビュー 評価と勧告 (2010年5月)

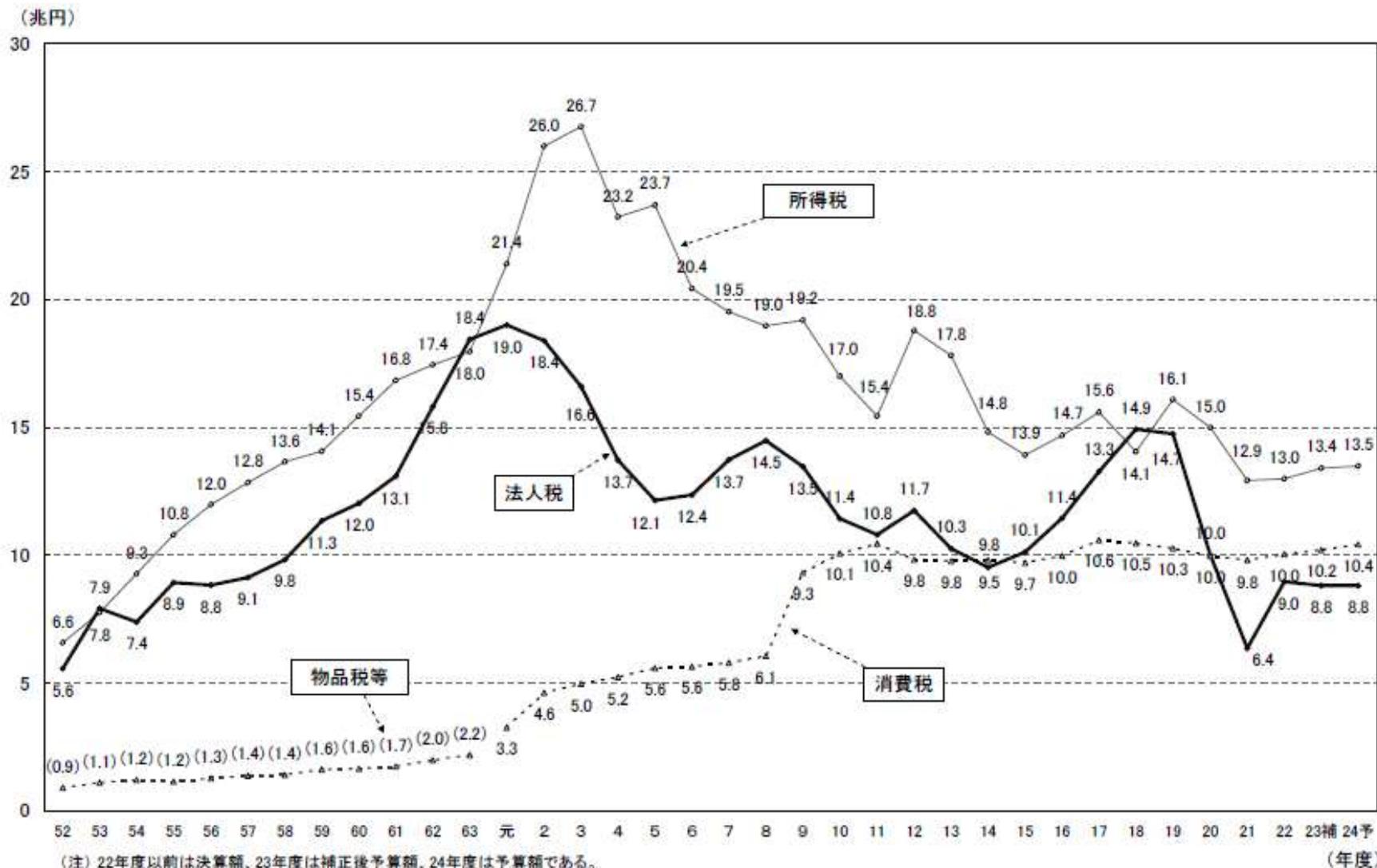
税に関連する主な勧告の内容

- 環境関連の税の利用を拡大することや、環境に悪影響をもたらす又は汚染者負担原則に矛盾する補助金等の削減を視野に入れ、税制改正においては環境配慮を中心に据えること。
- 車両の購入及び所有に係る税を車両の燃費効率に直接リンクさせることに向けて、並びに燃料税(fuel taxes)及びロードプライシングを通じて車両の利用に関連する対象となる汚染(targeting pollution)を改善することに向けて、輸送部門関連課税及び課金(pricing)のレビューを行うこと。
- 気候変動関連の税と組み合わせた排出量取引を通し、炭素に価格をつけること。

參考資料

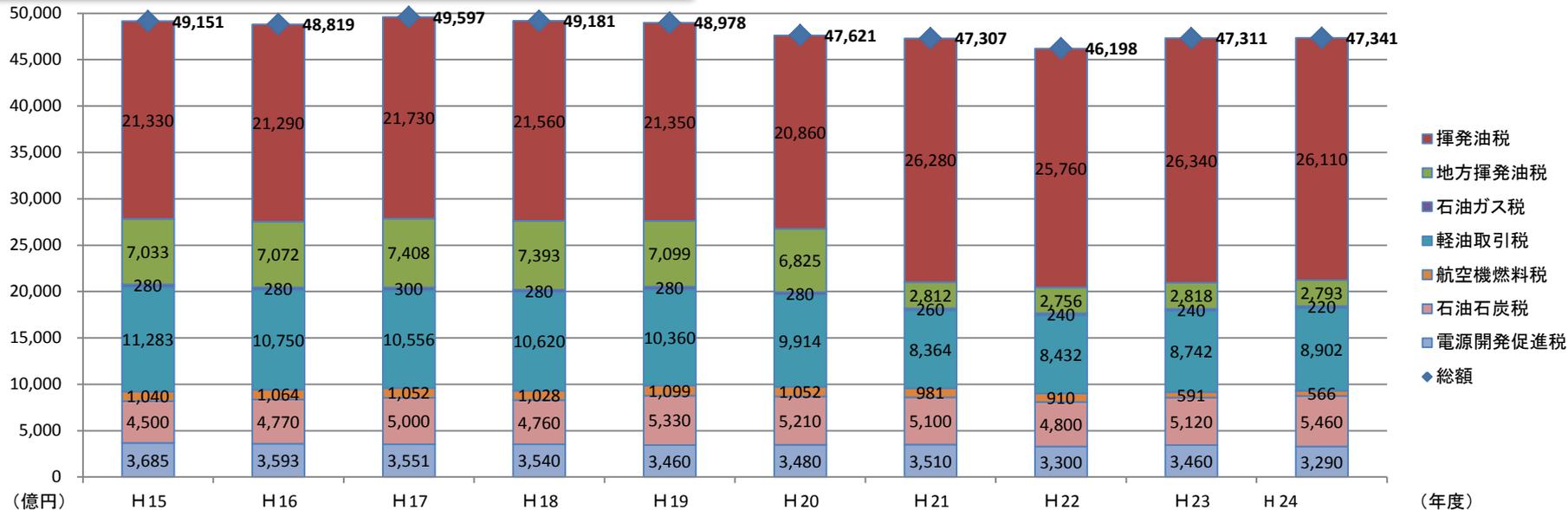
我が国の税制の現状について①

主要税目の税収(一般会計分)の推移

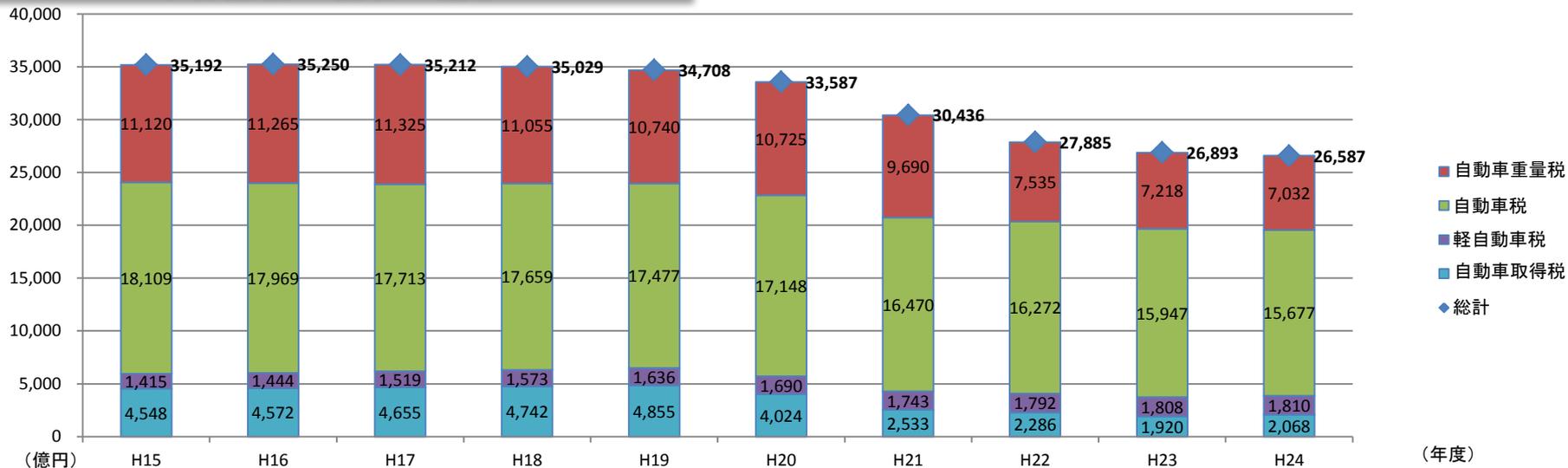


我が国の税制の現状について②

エネルギー課税の税収の推移



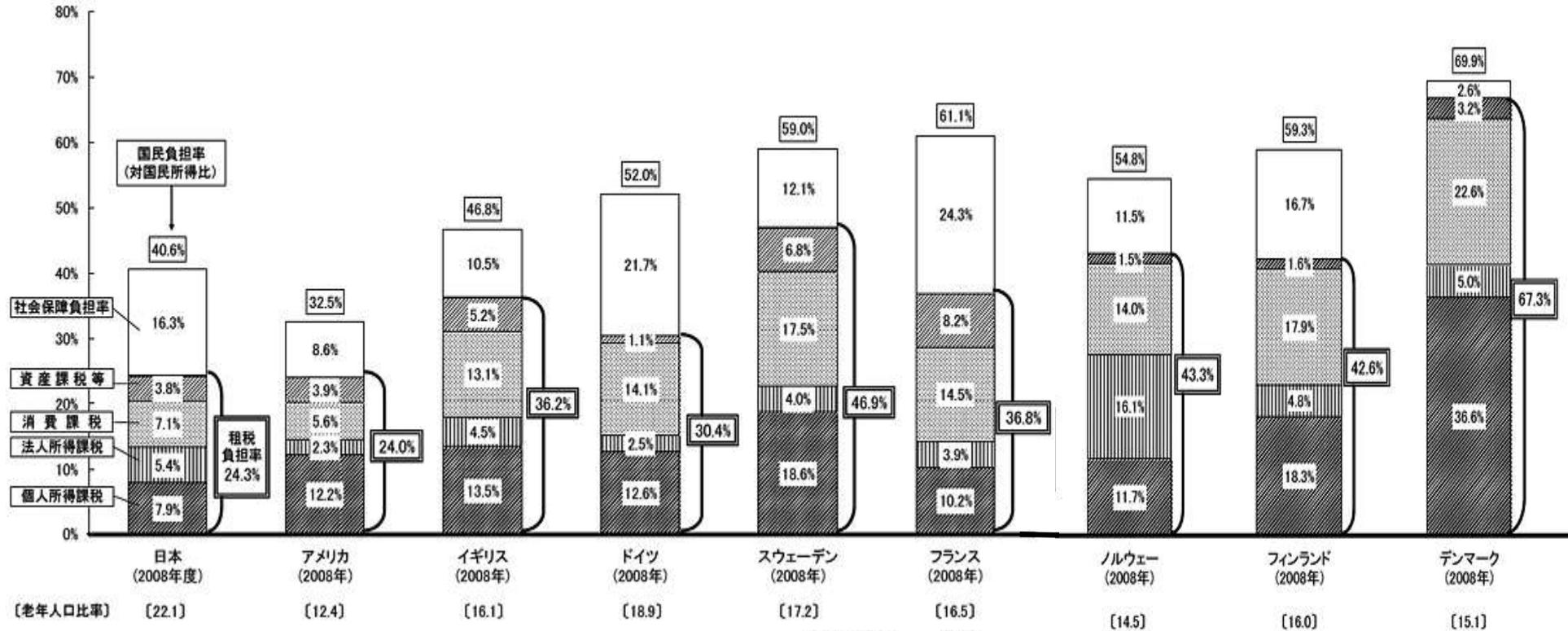
車体課税の税収の推移



※ 財務省「租税及び印紙収入予算の説明」及び総務省「地方団体の歳入歳出総額の見込額」を基に作成。

租税負担率の国際比較

国民負担率の内訳の国際比較



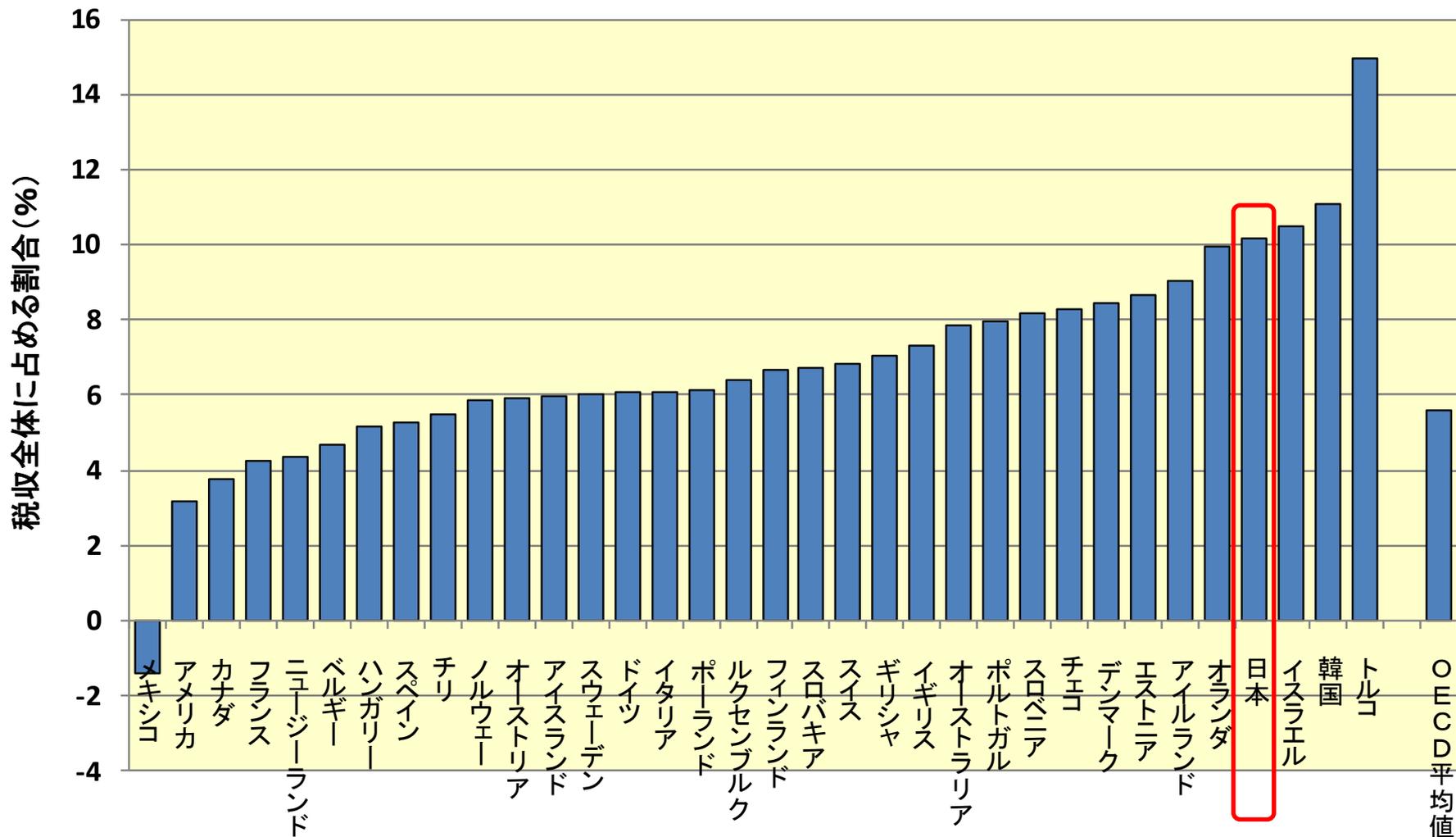
(注)

1. 日本は平成20年度(2008年度)実績、諸外国は、OECD "Revenue Statistics 1965-2009"及び同 "National Accounts 1997-2009"による。なお、日本の平成23年度(2011年度)予算ベースでは、国民負担率:38.8%、租税負担率:22.0%、個人所得課税:7.2%、法人所得課税:4.0%、消費課税:6.9%、資産課税等:3.8%、社会保障負担率:16.8%となっている。
2. 租税負担率は国税及び地方税の合計の数値である。また所得課税には資産性所得に対する課税を含む。
3. 四捨五入の関係上、各項目の計数の和が合計値と一致しないことがある。
4. 老年人口比率については、日本は2008年の推計値(国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(平成18年(2006年)12月推計)による)、諸外国は2005年の数値(国際連合 "World Population Prospects: The 2008 Revision Population Database"による)である。なお、日本の2011年の推計値は23.4となっている。

OECD諸国における環境関連税制の税収①

環境関連税制の税収(税収全体に占める割合)

2010年



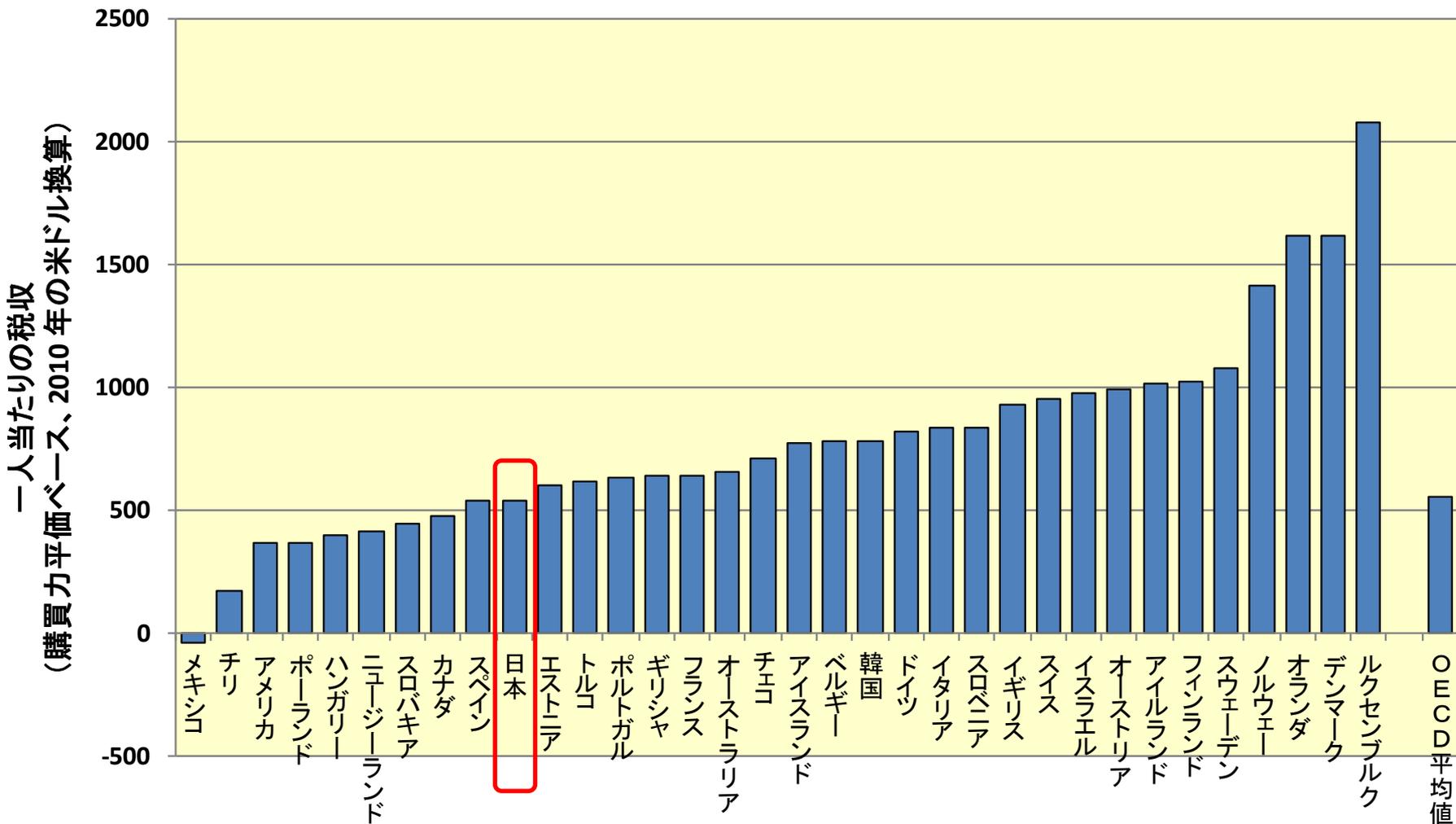
(注) カナダ、ポーランド、スロバキア、ギリシャ、オランダは2009年値。

(出典) OECD/EEAデータベース (<http://www2.oecd.org/eoicst/queries/index.htm>)

OECD諸国における環境関連税制の税収②

環境関連税制の税収(一人当たり)

2010年



(注) スロバキア、カナダ、ギリシャは2009年値。

(出典) OECD/EEAデータベース (<http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>)

オーストラリア 炭素価格付け制度について

- 2012年7月施行予定。2015年に排出量取引制度へ移行予定。
- 制度対象者は、排出量の多い事業者約500社。
- 収入は、クリーンエネルギーの促進、制度移行に伴う負担の軽減措置(減税などの家計支援、企業に対する経営安定のための補助金支給等)に充当。

炭素価格

- ・開始から3年間(2012年7月～2015年6月)は固定価格制
- ・設定価格は年々引上げ。上昇率は年2.5%

〈CO2排出量1トン当たりの価格〉 ※1豪ドル=80円として換算

2012年7月～	2013年7月～	2014年7月～
23豪ドル (1,840円)	24.15豪ドル (1,932円)	25.40豪ドル (2,030円)



2015年7月以降、
排出量取引制度へ
移行

対象者

【業種別 推定対象企業数】

発電所	約 60社
石炭・鋳業	約100社
天然ガス小売	約 40社
工業プロセス(セメント、化学、金属処理)	約 60社
化石燃料集約的部門	約 50社
その他廃棄物処理部門	約130社

売却収入

約80億豪ドル(約6,400億円)

使途

クリーンエネルギーの促進、制度移行に伴う負担の軽減措置(減税などの家計支援、企業に対する経営安定のための補助金支給等)に活用

EU エネルギー税制指令の改定案について

- 2011年4月、欧州委員会は、現行の「エネルギー税制指令」(*)の改定案を公表。
- 加盟国のエネルギー税の最低税率を、CO2排出量に基づく税率として、CO2排出量1トン当たり20ユーロとすること等を提案。

* EU各国で適用されるエネルギー税の最低税率を定めたもので、正式名称は「鉱油税に関する最低税率調和規定」(Directive 92/81/EEC, 92/82/EEC)。1992年制定。

趣 旨

- EU域内のエネルギー及び炭素税率の調和
- EUとしての気候変動政策の協調

改正内容

現 行

- エネルギー製品及び電力に対する最低税率(一般エネルギー税)を設定
- 課税物件ごとに税率を設定
- 税率は、固有単位ベースで設定



改 正 案

- 現行の一般エネルギー税部分に加えて、新たにCO2排出量に応じた課税(炭素税)を設定
- 炭素税(*)の税率は、すべての課税物件に対して20ユーロ/t-CO2
- 一般エネルギー税の税率は、熱量単位ベースで設定。2013年以降、段階的に税率を引上げ

※ 炭素税については、農業部門、運輸部門、小規模産業、家庭部門を対象としており、電力やEU-ETSの対象となる大規模産業に対しては適用されない。

炭素の社会的費用について

- 「炭素の社会的費用」(炭素1トンの追加的排出によって生じる地球温暖化影響(被害額)の正味現在価値)に関する海外の研究によると、その値には大きなばらつきが見られる状況。

主な文献	炭素の社会的費用について
Clarkson (2002)(※1)	- 19ポンド/t-CO ₂ (≒ 30 米ドル/t-CO ₂)
Stern (2006)(※2)	- 85米ドル/t-CO ₂
IPCC 第四次評価報告書 (2007) (※3)	- 12米ドル/t-CO ₂ (査読を受けた文献の平均値) - 既存研究には大きな幅(1米ドル未満~400米ドル/t-CO ₂) - 毎年2.4%増加する可能性が高い - 貨幣価値化されていない重要な影響を含めていないため、気候コストを過小評価している可能性が高い
Tol (2007)(※4)	- 平均6米ドル/t-CO ₂ - 21米ドル/t-CO ₂ を超過する確率は1%
Nordhause (2011)(※5)	- 12米ドル/t-CO ₂ (2015年の値)
Ackerman & Stanton (2011) (※6)	- 28米ドル~893米ドル/t-CO ₂ (2010年の値) - 64米ドル~1550米ドル/t-CO ₂ (2050年の値)

※1. Estimating the Social Cost of Carbon Emissions, Richard Clarkson and Kathryn Deyes, 2002 (Government Economic Service Working Paper 140, DEFRA)

※2. STERN REVIEW: The Economics of Climate Change, Nicholas Stern, 2006

※3. Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability, Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC, 2007

※4. The Social Cost of Carbon: Trends, Outliers and Catastrophes, Richard S.J. Tol, 2007

※5. Estimates of the social cost of carbon: Background and results from the RICE-2011 Model, William Nordhaus, 2011

※6. Climate risks and carbon prices: Revising the social cost of carbon, Frank Ackerman and Elizabeth A. Stanton, 2011 (Economics Discussion Papers, No. 2011-40)

地球温暖化対策の主要三施策について

主要三施策の役割

【国内排出量取引制度(キャップ・アンド・トレード)】

我が国の中長期目標の達成に向け、温室効果ガスの排出量の削減が着実に実施されるようにするため、大規模排出者の一定期間の温室効果ガスの排出量の限度(総量方式を基本としつつ、原単位方式についても検討)を定めるとともに、柔軟な義務履行を可能とするため他の排出者との排出量の取引等を認めるものである。

【地球温暖化対策のための税】

二酸化炭素を排出する者(化石エネルギー利用者)全てに薄く広く負担を求めることにより、課税による削減効果を狙いとするとともに、併せて、地球温暖化対策に要する費用を賄うことも期待するものである。

【再生可能エネルギーの全量固定価格買取制度】

一定の価格、期間及び条件の下で、電気である再生可能エネルギーの全量について電気事業者に調達義務を課すことで、再生可能エネルギーの利用を促進するものである。その費用は、電気事業者が電力需要家から電気料金とともに徴収する。

	国内排出量取引制度	地球温暖化対策のための税	全量固定価格買取制度
目的	温室効果ガスの排出量の着実な削減	広く経済社会全体に低炭素化への経済的インセンティブを与えることによるCO2排出抑制効果、地球温暖化対策の財源確保も期待	電気である再生可能エネルギーの利用促進
対象	産業・業務部門を中心とした温室効果ガスの大規模排出者	家庭・運輸部門、小規模排出源を含む化石燃料利用者全般(価格転嫁を通じてカバー)	電力需要家のみ(電気料金上乘せによりカバー)
手段	排出量に排出枠を設けるとともに、柔軟な義務履行を可能とするため排出枠の取引等を認める	全化石燃料にCO2排出量に応じて広く薄く課税	電気事業者に一定の価格、期間、条件の下、電気である再生可能エネルギーの調達義務を課す

マーリーズ・レビュー 税制改革案の概要

- 英国のマーリーズ・レビュー 税制改革案(2010年11月10日)(※)では、CO2に純粹に比例した炭素税と交通渋滞に対応した渋滞税(Congestion Charge)を導入すべきとの指摘がなされている。

※マーリーズ・レビューとは、ノーベル経済学者ジェームズ・マーリーズを座長とする著名な財政学者で構成される研究グループによって行われた税制改革の報告書である。1978年に公表されたミード報告(ノーベル経済学者ジェームズミードらによる税制改革の報告書)の後継報告書と位置づけられるもので、中長期的な経済環境の変化を踏まえて作成された抜本的な税制改革案である。

環境税制に関する提案(概要)

【CO2に対する課税】

- 現在の英国における排出ガスに対する実効税率は、排出の種類(燃料のタイプなど)や利用者(家計、企業など)によって大きく異なっている。排出ガスについてより簡素で一貫性のある課税を行う必要がある。

【交通渋滞に対する課税】

- ガソリンの消費量と自動車の運転がもたらす社会的コスト(排気ガス、渋滞、地域的な大気汚染、騒音、事故など)との間に単純な関係はない。渋滞のコストは、燃料消費量ではなく、いつどこで運転したかに依存する。
- こうした観点から、渋滞税(Congestion charge)が望ましく、国ベースのロードプライシング制度を導入すべき。

望ましい税制	現在の英国の税制	マーリーズ・レビューの提案
CO2排出に関する一貫した価格	CO2排出源によって異なる恣意的で一貫性のない価格	EU-ETSの適用範囲拡大や残りの排出源に対する炭素排出に比例した一貫した課税
道路の混雑に対する well-targeted な課税	燃料消費に対する ill-targeted な課税	石油とディーゼルに対する現在の課税の大部分を廃止し、渋滞税を導入

OECD 『環境税 — 政策立案者のための手引』 (抄) (OECD “Environmental Taxation – A Guide for Policy Makers” (2011年9月))

導入目的

- 環境コストを価格付けすることにより、市場の失敗に直接的に対処する。
- 消費者や企業は、環境負荷を抑制するための費用最小化行動を柔軟に決定できる。

課税標準

- 原則として、環境被害の原因となる汚染物質や汚染行動を課税標準とすべき。
- 低所得者世帯、汚染物質を集約的に用いる産業、貿易産業などへの課税による影響に配慮すべき。

課税範囲

- 環境被害の範囲に応じて設定されるのが理想的である。
 - ✓ 廃棄物や有害化学物質への課税は、自治体レベルでの課税が効果的と考えられる。
 - ✓ 大気や水の汚染などの地球規模の環境被害には国際的な規模の税で対応されるのが望ましい。

税率

- 税収確保の観点とともに、環境被害の社会的費用やそのほかの負の波及効果を反映するよう設定される必要がある。

政策の信頼性・予測可能性

- 環境改善を動機付けるため、税制施策は信頼性があり、税率は予測可能なものでなければならない。
 - ✓ 資本投資、技術革新プログラム、耐久消費財購入に関わる意思決定は、投資家、家計、企業の価格に関する長期的な予見と期待に依存する。
 - ✓ 税率変更プロセスは、国民が将来の意思決定の変更のタイミングが見通せるよう、透明であるべき。

税収使途

- 環境関連税の税収は、財政再建や他の税の減税に役立つ。
 - ✓ 特に化石燃料への税率は現行より一層高く設定すべきであり、将来的に多くの税収が見込まれる。
 - ✓ 一般に、環境税の税収は、一般政府予算として扱われ、他の分野での支出、債務削減、減税などに用いられる。

所得分配

- 一般に、環境税とは別の政策により対処すべきである。
 - ✓ 低所得者世帯に対しては、個人所得税の引下げ、税制内外による低所得者支援など他の再分配政策により対処される。

ポリシーミックス

- 環境税のみの制度下では、環境改善につながる革新的技術が開発される可能性が低いいため、研究開発を目的とした他の施策により必要がある。